bredicion3@gmail.com

Luftwaffe

Oportunidades Perdidas

- ¿Radio de Acción Largo o Corto?
- La Luftwaffe Optó por lo Segundo
- La RAF, Radio de Acción Largo y...
- Cuatrimotores Contra Civiles

Caballeros del Aire

Salvador Borrego E.

Prólogo

Parecía que todo estaba ya dicho.

Pero sin duda la historia tiene varios niveles subterráneos. Suele ocurrir que sea más lo que el tiempo oculta que lo que el presente inmediato deja ver.

En este libro encontramos hechos muy significativos que se habían casi perdido en un mar de **nombres y fechas**.

¡Claro que nombres y fechas son la columna vertebral de la Historia!... Sin embargo, **es frecuente que tras ellos se pierdan de vista omisiones, pensamientos o errores que no por ser menos aprehensibles dejan de ser decisivos**.

En este libro se evidencia cómo mentalidades brillantes pueden realizar hazañas, como la fulgurante organización de una poderosa Luftwaffe, y cómo a la vez pueden incurrir en omisiones y suposiciones fatales.

Sobre el tema se han escrito veintenas de libros, pero éste tiene un enfoque muy original que complementa y explica lo que los anteriores no hicieron.

Por eso me ocurre lo que le sucedió al Tte. de Navío José J. Aparicio, prologuista de "Guerra Submarina". Yo también digo que creía encontrar en "**Luftwaffe**" una "reiteración más, pero he ido de sorpresa en sorpresa."

Así le ocurrirá al lector.

P. A. Roberto Mc Ginnis

CAPITULO I

" ¡Por fin Tenemos Alas los Hijos de los Hombres! "

LO "IMPOSIBLE" SE VOLVIO POSIBLE

Desde tiempo inmemorial, seguramente desde la prehistoria, el hombre empezó a admirar y a envidiar el vuelo de las aves. **Leonardo de Vinci** hizo estudios en 1500 sobre los problemas del vuelo y llegó a dibujar un aparato, en forma de murciélago, con el cual soñó que algún día se podría volar.

Casi doscientos años después **Giovanni Alfonso Borelli** estudió el vuelo de diversos pájaros y calculó los mecanismos de que se valían, pero no existía ni la más remota posibilidad de que el hombre adquiriera esos mismos recursos.

Durante cuatrocientos años hubo decenas de investigadores que hicieron estudios, ensayos, experimentos, etc., a veces valiéndose de hélices movidas por bandas de caucho retorcidas, pero sólo conseguían diversas especies de juguetes que subían, se deslizaban y caían. Ni esperanzas de que les sirvieran al hombre como alas.

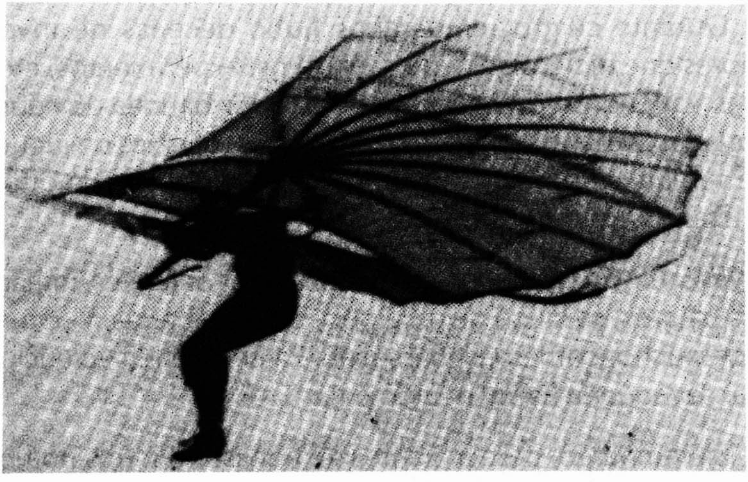
Vicente de Graf confeccionó unas alas batientes, imitando a los pájaros, se lanzó de un globo, para probarlas, y se mató. Otros muchos corrieron igual suerte. Parecía definitivo que para volar se requería haber nacido pájaro.

Sin embargo, pese a cientos de fracasos, ciertos hombres no perdían la esperanza de llegar a competir con las águilas, cuya figura era admirada como símbolo de poder y grandeza.

El ingeniero alemán **Otto Liliental** estudió el problema, escribió "**El Vuelo de las Aves Como Base de la Aviación**", y a partir de 1891 empezó a utilizar un deslizador para hacer pequeños vuelos. Medio cuerpo sobresalía del centro de las alas, ligeramente convadas, y los pies los utilizaba para correr, de tal manera veloz que las alas lo hicieran ascender unos cuantos metros. Luego ideó lanzarse desde colinas de 30 metros de altura y logró deslizarse hasta 300 metros de distancia. Pero en uno de esos ensayos una racha de aire lo sacó de equilibrio, se estrelló y murió horas después (1896).

Por cierto, Otto decía muy convencido: "No seré yo, será otro, pero el hombre llegará a volar, y gloria eterna al nido donde nazca." Los alemanes consideran que Liliental fue el primer ser humano que logró volar.

Sin embargo, los franceses afirman que el ingeniero **Clemente Ader** voló el 9 de octubre de 1890 en su aparato "Eolo" (dios del viento) movido por un motor de vapor, aunque sólo dio un salto de 50 metros.



Liliental se lanzaba desde una colina con sus extrañas alas y planeaba hasta 300 metros de distancia.

En 1903 el americano **Samuel Pierpont Langley** utilizó una complicada instalación flotante en el río Potomac y de ahí intentó elevarse con un aparato dotado de un motor de gasolina, de 52 caballos de fuerza, pero fracasó en dos intentos. ¡Comprobado! —se dijo— que es imposible volar en un aparato más pesado que el aire.

Entretanto, los hermanos **Orville** y **Wilbur Wright**, fabricantes de bicicletas, construyeron un esquelético aparato de 90 kilos de peso, dotado de un motor de 16 caballos de fuerza, en el que **Orville** logró elevarse unos cuatro metros y recorrer 36 metros, en 12 segundos (17 de Dic. de 1903) en Kitty Hawk, Carolina del Norte.

Ese mismo día su hermano **Wilburg** recorrió —en un cuarto vuelo— 176 metros, en 59 segundos. (1)

Ante la incredulidad de las masas, que por un tiempo creyeron que tales vuelos eran exageraciones o "aventuras de locos", lo "imposible" se volvió posible y el hombre pudo volar.

Empezó entonces una extraordinaria época de romanticismo acerca de la aeronáutica. Amado Nervo cantó:

" ¡Por fin!, ¡por fin!, clamaba mi espíritu imperioso;
" ¡Por fin!, ¡por fin!, decía mi corazón indócil;
" ¡Por fin!, cantaba el ritmo de la sangre en mis venas;
" ¡Por fin tenemos alas los hijos de los hombres!"

Y pedía, en el mismo poema, que "no se mancillara, con fines de guerra", a ese invento portentoso, "con el que soñaron nuestros padres, que murieron sin verlo."

----

(1) 43 años después bimotores y trimotores cruzarían océanos transportando cientos de viajeros al día.

BAUTIZO DE FUEGO, DE 1914 A 1918

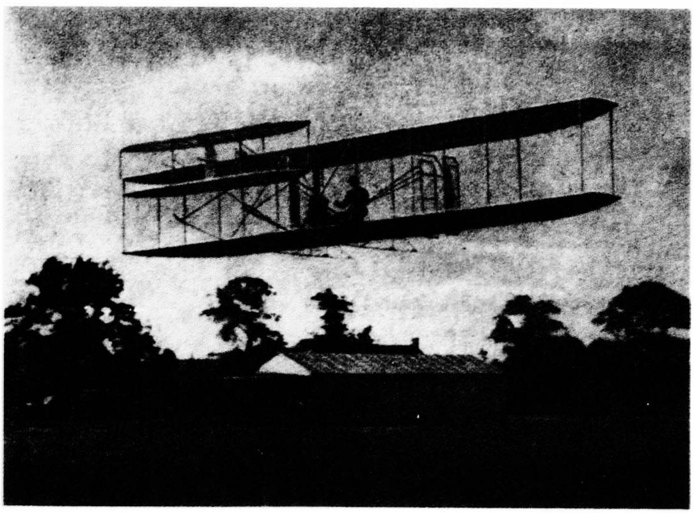
Pero a sus once años de edad el avión fue llevado a la Primera Guerra Mundial, en 1914.

En los primeros meses sólo se le utilizaba en misiones de observación, y los pilotos de uno y otro bando se hacían caballerosos ademanes de saludo cuando se encontraban a corta distancia. Todos se consideraban "**caballeros del aire**."

Pero un día a un piloto inglés se le ocurrió disparar con un rifle a un biplano alemán. ¿Acaso no estaban en guerra?...

Eso ocasionó que los pilotos alemanes se armaran de pistolas o fusiles.

Luego franceses y británicos idearon proveerse de una ametralladora que disparaba oblicuamente, para no interferir con el girar de la hélice. Les dio tan buen resultado que el capitán inglés **L.C. Hawker** derribó tres aviones alemanes y recibió la Cruz de la Victoria.



A los 4 años de edad el avión de los hermanos Wright ya se atrevía a volar sobre un hangar.

Casi en seguida los franceses lograron sincronizar una ametralladora con las revoluciones de la hélice, aunque funcionaba defectuosamente porque sólo una de cada 12 balas lograba pasar el área de las aspas sin chocar con las placas metálicas de éstas.

A su turno, los alemanes perfeccionaron ese mecanismo y consiguieron prácticamente el dominio del aire. El capitán **Manfred Von Richthofen** derribó al "as" británico **Hawker** (el de la Cruz de la Victoria) y consiguió el récord mundial de 80 aviones abatidos.

De todos modos, pilotos de uno y otro bando se consideraban "caballeros del aire" y así se comportaban en diversas ocasiones. Un día el piloto francés **Georges Guynemer** había iniciado combate contra un joven piloto alemán, **Ernst Udet**, y al ver que a éste se le había trabado su ametralladora, le hizo una señal de saludo y lo dejó regresar a su base. No era de caballeros dispararle a un adversario desarmado. (Udet fue después muy famoso al llegar a su 62ª victoria, y hasta actuó en la Segunda Guerra).

El francés **Guynemer** completó 54 derribos de adversarios alemanes, pero a su vez fue derribado y pereció, sin que por semanas se encontrara su cadáver.

En Francia hubo días de duelo nacional. El general Francois Antoine dijo en una proclama; "**No se han encontrado sus restos. Es como si los cielos, celosos de su héroe, no hubieran consentido devolver a tierra lo que les pertenecía a ellos por derecho**." Y un diario francés publicó un gran titular: "¡Voló tan alto que no pudo descender de nuevo! " Francia lloró la muerte de su héroe.

El cuarto "as" alemán **Werner Voos**, que había derribado 48 aviones aliados, un día se vio en combate contra siete adver-

sarios y fue abatido. Uno de esos adversarios, el comandante inglés **McCudden**, escribió: "Mientras viva seré admirador de

> ese piloto alemán que, solo, fue capaz de enfrentarse con nosotros, que éramos siete, y que, en diez minutos, logró tocar a todos nuestros aviones. Maniobraba de forma excelente y con mucho valor." (1)

En otra ocasión el piloto aleman **Von Richthofen** derribó al avión del teniente británico **D.F. Lewis**, el cual sobrevivió indemne, y refirió que **Richthofen** descendió a 30 metros del suelo y se despidió desde el aire haciéndole saludos antes de regresar a su base. Podía haberlo ametrallado, pero no era de caballeros hacer fuego contra un enemigo caído. (2)

Cuando **Von Richthofen** estaba en la cúspide de su carrera, con el récord de 80 aviones enemigos abatidos, fue muerto de un tiro en el corazón y cayó sobre suelo francés. Entonces se le rindieron honores militares; pilotos aliados hicieron guardias de honor; hubo una misa, y su tumba quedó cubierta con coronas de flores enviadas por diversas escuadrillas de quienes habían sido sus enemigos. Podría decirse que no sólo en Alemania había duelo. También lo había en Francia.

Así era la época de los "caballeros del aire".

El capitán **A. Roy Brown**, canadiense, quien había abatido a **Richthofen**, fue a ver su cadáver. "Vi su cara —dijo— irradiando paz; tenía una expresión de gentileza y bondad, de refinamiento." Dio media vuelta y declaró: "No me siento como un vencedor". Era su 11ª victoria.

La guerra terminó en 1918. **Richthofen** había derribado 80 aviones; el francés **René Fonk** abatió 75, y el británico

----

(1) La Historia de la Luftwaffe. John Killen.

(2) Los Caballeros del Aire. Tomo II. Pag. 1339 7 1350. Time- Life.

Edward Mannock, 73. Les seguía el alemán **Ernst Udet**, con 62, quien en la Segunda Guerra Mundial sería jefe del Estado Mayor de la Luftwaffe.

Durante la Primera Guerra, Alemania perdió 3,200 aviones, y los aliados 8,400.

El avión había tenido un sangriento bautismo de fuego.

ERA UN RETO VENCER MAS Y MAS A LAS DISTANCIAS

Después de la guerra, la aviación tuvo una etapa de acelerado desarrollo en el campo civil, con creciente entusiasmo de las masas cada vez que avión y piloto vencían a las distancias. En ese entusiasmo no tenían mucho qué ver las nacionalidades. Los "caballeros del aire" pertenecían al mundo.

Cualquier cosa relacionada con la aviación se convertía en noticia de primera plana. Jóvenes y adultos se interesaban por los progresos de la aeronáutica, aun cuando no entendieran los misterios de su técnica.

La aviación estaba repercutiendo en la psicología de los pueblos.

Por lo que se refiere a México, en 1910 vinieron los pilotos franceses **Garros**, **Audemars**, **Barrier** y **Simón**, que volaron sobre la ciudad y dieron exhibiciones en los campos de Balbuena. Grandes multitudes acudían a verlos elevarse o aterrizar. El presidente, Don **Porfirio Díaz**, y todo su Gabinete, figuraron entre los espectadores. Letrados y analfabetos se conmovían con las hazañas aéreas.

Miguel Lebrija trajo a México un avión en el que el presidente **Madero** aceptó volar en 1911, y así fue el primer jefe de Estado que corrió ese riesgo.

A partir de 1915 el presidente **Carranza** dio fuerte impulso a la aviación mexicana. Los Talleres de Construcciones Aeronáuticas fueron dotados de suficiente equipo y en 1917 construyeron el motor **Aztatl** y la **hélice Anáhuac**, que batió el récord mundial de altura. Ahí se produjeron varios aviones totalmente hechos en México; primero diseñados por el italiano **Santarini** y luego por el ingeniero **Angel Lascurain**. En el mismo año se inauguró el servicio postal aéreo México-Pachuca. La Escuela Militar de Aviación formó varias generaciones de pilotos que más tarde pasaron a la aviación civil.

Aunque los medios presentaban a la aviación como el moderno sistema de transporte, la inmensa mayoría del público sólo la admiraba, pero temía abordar un avión. ¿Competir con las águilas? ¡De ninguna manera!...

Era, cabe repetirlo, una época de romanticismo aeronáutico. El poeta **Horacio Zúñiga** reflejaba así la sensibilidad de aquellos años:

> "Arriba estaba en un arrobo el infinito;
> abajo, al ver pasar la sombra prodigiosa,
> se dijeron las cumbres diamantinas:
> "allá va don Quijote, camino de los astros,
> ¡su lanza busca una sortija sideral!"

En 1926 el piloto español **Ramón Franco**, de 30 años, y tres compañeros suyos cruzaron el Atlántico del Sur. Su vuelo fue iniciado en Madrid y tuvo por meta Buenos Aires, con escalas. Los cuatro tripulantes del "Plus Ultra" fueron aclamados jubilosamente en Europa y América. [1]

En 1927 el piloto francés Charles **Nungesser** (que en la guerra había derribado a 45 adversarios), en compañía de su

----

[1] Ramón Franco murió en la guerra civil española. Era hermano del Caudillo Francisco Franco.



EL CAPITAN CARRANZA ATERRIZO EN WASHINGTON A LAS 16 H. 15 M

CAP. EMILIO CARRANZA

Al Recibirse la Noticia en México el Entusiasmo se Desbordó

HOY SERA DECLARADO DIA FESTIVO NACIONAL

Los Principales Funcionarios Norteamericanos lo Recibieron

(By Associated Press)

WASHINGTON, 12 de junio.— El capitán Emilio Carranza aterrizó en el aeródromo Bolling, a las 5.16 p. m., después de reanudar su vuelo desde Moorsville, Carolina del Norte, donde se vió obligado a descender a las 3.30 de esta madrugada, debido a la tensa niebla.

(Prensa Unida de México)

MEXICO, 12 de junio.—En estos momentos —las 16.15— se recibió un cablegrama anun-

El pabellón nacional se ha izado en todos los edificios públicos. Mañana será declarado día de fiesta nacional, cerrándose las oficinas públicas y privadas.

El señor Presidente de la República envió un mensaje de felicitación al Capitán Carranza, y también otros funcionarios de gobierno.

Los cadetes de la Academia de West Point recibieron al capitán Carranza en el Aeródromo de Bolling, donde los principales funcionarios de Washington espe-

Atendiendo al cansancia del aviador, el programa de festejos organizado en Washington para agasajarlo, se ha modificado algo, pues hoy solamente se le dará un banquete en el hotel 'Mayflower', comenzando mañana propiamente los festejos.

El presidente Coolidge pospuso su viaje a Wisconsin, debido a una enfermedad de su esposa, proponiéndose recibir al capitán Carranza en la Casa Blanca.

El aviador se dedicó a dormir en el hotel de Moorsville, ordenando que no se le molestara hasta las 7 de la mañana de hoy. Aterrizó frente al Faro número 25.

En estos momentos se ha avisado a los funcionarios norteamericanos que Carranza reanudó su vuelo, preparándose para regresar al Campo Bolling, así como el Embajador de México en Washington, señor Manuel C. Téllez, debido a que la hora de llegada será a las cuatro de la tarde, hora de México. Miles de gentes han comenzado a llegar al Aerodromo Bolling.

El ingeniero Villasana, del Departamento de aviación civil, considera que el aterrizaje de Carranza en Moorsville significa magnífica bazaña de un aviador demostrando pericia. Además dice que son dos puntos los que merecen consideración en el vuelo de Carranza: la hazaña de elevarse de esta metrópoli con considerable peso de combustible y

Acaba de recibirse un cable diciendo que después de reanudar su vuelo el capitán Carranza, desde Moorsville, atravesó sobre Greensboro a las 2.30 hora de Washington y que se vió obligado a hacer un nuevo aterrizaje en Charlottville, ignorándose las causas.

(By Associated Press)

MOORSVILLE, 12 de junio.— Inmediatamente que aterrizó el capitán Emilio Carranza telegrafió al Embajador de México en Washington, señor Manuel Téllez, pidiéndole instrucciones.

Después se dirigió a la cama, encargando que no se le despertara antes de las siete de la mañana.

Carranza se vió obligado a aterrizar debido a una intensísima niebla que obligó, una hora antes, a los aviadores del servicio postal aéreo a descender.

El aviador mexicano efectuó un perfecto aterrizaje.

Se encontraba algo cansado.

El aeroplano funcionaba normalmente.

(Prensa Unida de México)

MEXICO, 12 de junio.—(a las 10.45) Entrevistado el capitan Emilio Carranza, por los periodistas norteamericanos, a las 10.15, declaró que debido a la niebla y la tempestad consideraba posible no reanudar su vuelo hoy mismo.

horas de México no obstante que la niebla persiste, pero el aviador mexicano está dispuesto a llegar de cualquier modo.

El coronel Charles A. Lindbergh intentó salir de Washington rumbo a Moorsville, para encontrar al capitán Carranza, pero desistió de su proyecto debido a que no pudo elevarse el aeroplano en que intentaba hacer el viaje.

La ansiedad ha renacido en todos los círculos metropolitanos, esperándose anhelantemente que el Capitán Carranza llegue a Washington antes de las tres de la tarde.

(Prensa Unida de México)

MEXICO, D. F., 12 de junio.— Multitud de gente pasó la noche frente a los boletines de estaciones de radio, y los periódicos anunciaban la ruta de Carranza, reinando espectación. El temor se reflejaba en todos los rostros cuando se comunicó la terrible tempestad que azotaba en la región sur de north Carolina, pasó Carranza diciendo esto el boletín

a las doce de la noche, que el aviador pasó por Alabama a las diez y cincuenta y nueve hora

En estos moment
quince de la mañan
nas de Catedral ha
que circuló aquí
arrivado el aviador
b ade ordenar que
que por haberse co
es falso el rumor.

(Prensa Unida
MEXICO, junio
no se recibe la con
cial de la reanudac
del Capitán Emil
siendo el último inf

bido a la niebla
tando solamente
Washington tuvo
a Moorsville para
que la niebla tan
ver a quince centin
tancia aterrizando
nes postales una h
el Capitán Carranza
fue proporcionado
las nueve treinta de
Carranza alcanz
Lynsbburgh, Virgi
gresó debido a
salida.

Ultimos cables de
admiración hacia el
rranza por haber
tenerse en el aire
que los aviadores
El último reporte
treinta dice que a
la mañana

Durante semanas la noticia principal era Carranza.